Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8870**

18. Wahlperiode 22.06.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8720 –

Entwicklung von Infrastrukturstörungen im Netz der S-Bahn Stuttgart

Vorbemerkung der Fragesteller

Nur durch eine hohe Zuverlässigkeit wird der öffentliche Nahverkehr attraktiv. Gerade jedoch in Stuttgart, wo ein attraktiver Nahverkehr zur Bewältigung der Probleme aus Stau und Feinstaub eine entscheidende Rolle spielt, gibt es im S-Bahn-Verkehr nach wie vor deutliche Schwächen bei der Zuverlässigkeit. Ein häufiger Grund für Unpünktlichkeit und Zugausfälle bei der S-Bahn sind dabei Störungen an der Streckeninfrastruktur, wie zum Beispiel an der Signal-, Weichen- oder Oberleitungstechnik.

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Bund wurden Qualitätskennzahlen vereinbart, um die Qualität der Infrastruktur sicherzustellen. Der Zustand der Streckeninfrastruktur wird hierbei durch mehrere dieser Qualitätskennzahlen berücksichtigt.

So soll zum Beispiel die Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten" eine Aussage darüber ermöglichen, wie schnell Infrastrukturstörungen behoben werden. Hierzu werden sogenannte Störungsmeldungen ausgewertet, die unter anderem Daten zu den jeweils gestörten Objekten (z. B. Weichen und Sicherungstechnik) und der Priorität der Störung enthalten (vgl. LuFV II Anlage 13.2.1).

Eine weitere diesbezügliche Qualitätskennzahl ist die Kennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust". Diese soll bewerten, wie sehr sich die Fahrzeit durch länger als 100 Tage bestehende Infrastrukturstörungen verlängert hat. Die Kennzahl „Anzahl Infrastrukturmängel" hingegen gibt die Anzahl an Infrastrukturstörungen an, die länger als 100 Tage bestanden (vgl. LuFV II Anlage 13.2.1).

Die Fragesteller wollen in Erfahrung bringen, wie der Zustand des Netzes der Stuttgarter S-Bahn zu bewerten ist und welche Entwicklungstendenzen sich ergeben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. Juni 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4600 im Abschnitt Wendlingen – Plochingen sowie Plochingen – Wendlingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

2. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4610 im Abschnitt Kirchheim – Wendlingen sowie Wendlingen – Kirchheim seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

3. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4701 im Abschnitt Plochingen – Stuttgart Hbf sowie Stuttgart Hbf – Plochingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

4. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4710 im Abschnitt Schorndorf – Waiblingen sowie Waiblingen – Schorndorf seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

5. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4713 im Abschnitt Waiblingen – Bad-Cannstatt sowie Bad-Cannstatt – Waiblingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

6. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4801 im Abschnitt Bietigheim-Bissingen – Stuttgart Hbf sowie Stuttgart Hbf – Bietigheim-Bissingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

7. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4810 im Abschnitt Weil der Stadt – Zuffenhausen sowie Zuffenhausen – Weil der Stadt seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

8. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4860 im Abschnitt Rohr – Herrenberg sowie Herrenberg – Rohr seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

9. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4861 im Abschnitt Stuttgart Hbf – Filderstadt sowie Filderstadt – Stuttgart Hbf seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

10. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4864 (Wendeschleife Stuttgart Schwabstraße) seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

11. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4870 im Abschnitt Böblingen – Renningen sowie Renningen – Böblingen seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

12. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4930 im Abschnitt Backnang – Waiblingen sowie Waiblingen – Backnang seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

13. Welche Infrastrukturstörungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. Störungsmeldungen der DB Netz AG im Rahmen der LuFV-II-Qualitätskennzahl „Störbestehenszeiten“) auf der Strecke 4931 im Abschnitt Backnang – Ludwigsburg sowie Ludwigsburg – Backnang seit dem Jahr 2005 bis heute (bitte tabellarisch differenziert nach Jahr, Art der Störung, Priorität der Störung, Störungsverursacher, betroffene Objektgruppe, Störbestehenszeit angeben)?

Die Fragen 1 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die nichtsanktionsbewehrte Qualitätskennzahl (Qkz) „Störungen und Störbestehenszeiten“ berichtet die DB AG im jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB). Alle hierzu vorliegenden Informationen sind in den über das Internet verfügbaren IZB (LuFV I: Abschnitt 4.2.1, LuFV II: Abschnitt 2.3.2) enthalten: www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Finanzierung/LuFV/Infrastrukturzustandsbericht/izb_node.html.

Zur Ermittlung der Störbestehenszeit wertet die DB Netz AG die Störungsmeldungen aus. Die Quelldateien liegen dem Bund nicht vor. Somit können Anteile für einzelne Streckenabschnitte nicht ermittelt werden.

14. Welche Qualitätskennzahl der Kategorie „Theoretischer Fahrzeitverlust“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute?

15. Welche Qualitätskennzahl der Kategorie „Anzahl der Infrastrukturmängel“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ziel- und Ist-Werte der Qualitätskennzahlen (Qkz) „Theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ stellen sich seit Einführung der LuFV 2009 wie folgt dar:

sanktionsbewehrte Qkz		**2008**	**2009**(2)	**2010**(2)	**2011**(2)	**2012**(2)	**2013**(2)	**2014**(2)
Theoretischer Fahrzeitverlust (ThFzv) [min]	Gesamtnetz (Ziel)	-	2.843	2.841	2.840	2.839	2.645	2.627
	Gesamtnetz (Ist)	2.845(1)	2.763	2.594	2.601	2.496	**2.675**	2.419
	FuB (Ziel)	-	777	775	774	773	771	731
	FuB (Ist)	779(1)	700	591	565	513	**779**	517
	RegN (Ziel)	-	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076
	RegN (Ist)	2.076(1)	2.073	2.013	2.047	1.993	1.907	1.913
Anzahl Infrastrukturmängel (Anz-I) [Stück]	(Ziel)	-	-	1.758	1.719	1.677	1.644	1.459
	(Ist)	-	1.778(1)	1.687	1.607	1.515	1.500	**1.485**

Zielwertverfehlungen invers (1) = Basiswert; (2) Vom EBA geprüfte Ist-Werte

Die Werte für 2015 werden derzeit vom EBA geprüft.

Regional bezogene Auswertungen werden seitens des Bundes nicht vorgenommen und wären – insbesondere für zurückliegende Jahre – auch kaum möglich bzw. mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden.

16. Welche Kennzahl der Kategorie „Verspätungsminuten“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute (bitte in Minuten pro 1 000 Zugkilometer angeben)?

17. Welche Kennzahl der Kategorie „netzbedingte Verspätungsminuten“ erreichte das bundesweite Schienennetz sowie das Netz der Stuttgarter S-Bahn entsprechend der in den Fragen 1 bis 13 benannten Streckenabschnitte nach Kenntnis der Bundesregierung seit der ersten Erfassung dieser Kennzahl bis heute (bitte in Minuten pro 1 000 Zugkilometer angeben)?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die Verspätungsminuten berichtet die DB AG im jährlichen IZB unter der Rubrik „Beurteilungskennzahlen“. Alle hierzu vorliegenden Informationen sind in den über das Internet verfügbaren Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichten (IZB für 2015: S. 115 ff.) enthalten (auf den Link in der Antwort zu den Fragen 1 bis 13 wird verwiesen).

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333